

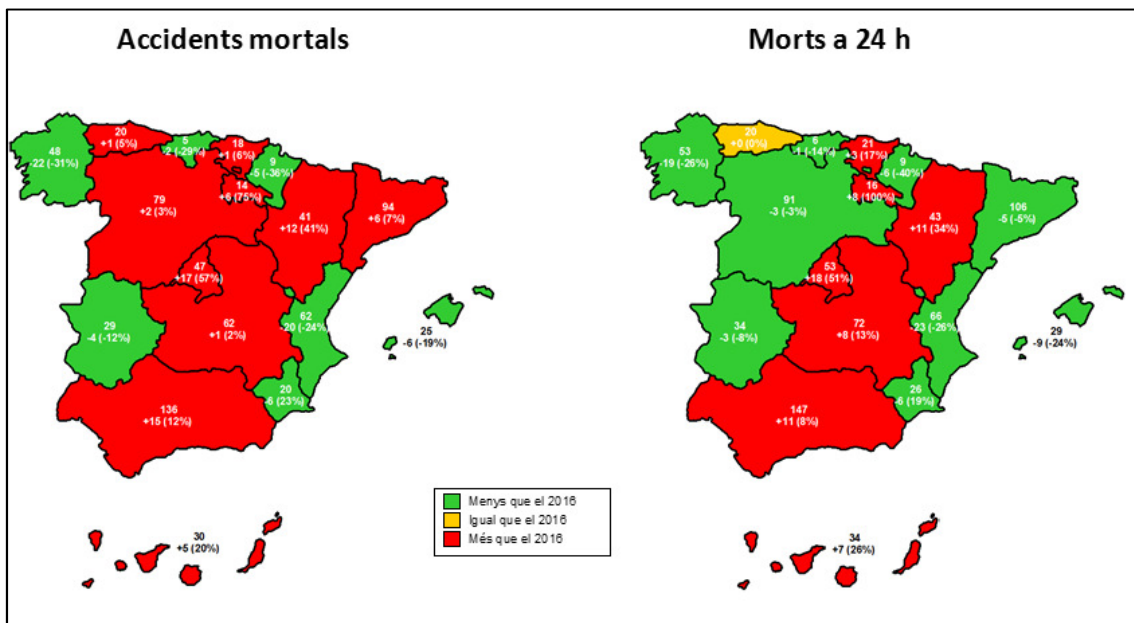
La siniestralidad en carretera en Cataluña durante el 2017: una reflexión tras el periodo veraniego

Coincidiendo con el inicio del período de vacaciones, el Servei Català de Trànsit lanzaba una campaña publicitaria que apelaba a los sentimientos para insistir en que el objetivo de cualquier política de seguridad vial debería ser que no hubiera ninguna de víctima mortal, en consonancia con el proyecto Vision Zero. Arrancaba el anuncio recordando que en 2015 habían muerto 261 personas en accidentes de tráfico y que en el año siguiente habían sido 231 las víctimas mortales. Y a continuación quedaba claro que cualquier reducción en la siniestralidad es un avance, pero es no suficiente si el objetivo a alcanzar es eliminar completamente la siniestralidad mortal. La idea es concienciar a la población para evitar nuevas víctimas mortales de tráfico. Sin embargo, la situación actual en Cataluña invita a la reflexión, de forma que el objetivo principal de este artículo es presentar cuál es el momento actual de la siniestralidad. Por eso mismo, primero debemos preguntarnos cómo está evolucionando la siniestralidad durante el año 2017 y luego cómo lo ha hecho en los últimos años, para tener una perspectiva.

Para responder a la primera pregunta, de entrada el primer dato provisional que podemos ofrecer es el número de muertos en las carreteras –no tendremos los datos de accidentalidad en zona urbana hasta el próximo año–, y este nos indica que con fecha 12 de septiembre de 2017 han muerto en accidente de tráfico en carretera 106 personas, cinco menos que en el año anterior en la misma fecha. Este resultado es, aparentemente, positivo, aunque queda lejos del objetivo de que se ha hablado al inicio de este artículo. Suponiendo que la diferencia se mantuviera hasta fin de año, podemos suponer que Cataluña habría tenido un 5% menos de muertos en accidentes de tráfico que en 2016 (lo que supone, aproximadamente, unas siete personas menos).

A pesar de estos números supuestamente positivos, escondidos tras el número de muertes los datos de accidentalidad toman un matiz más oscuro si nos fijamos en la cantidad de accidentes (Mapa 1). Así, vemos como el signo negativo de la siniestralidad se convierte en positivo y llega a haber un 7% más de accidentes mortales que en 2016. Esto viene determinado por la distorsión estadística que provocan dos accidentes del año pasado –uno de un autobús en Freginals, en la AP-7, y otro en Pont de Molins, en la N-II, en un choque de dos turismos-, entre los que suman 20 muertes (un 13% del total que hubo en carretera). Si en estos accidentes se hubiera producido la media de víctimas mortales del periodo 2014-2016, estaríamos hablando de un incremento del número de muertos en torno a un 14%. Un hecho poco habitual en los últimos años. Y si no se hubiera producido, a estas alturas la siniestralidad mortal en carretera sería un 16% superior a la de 2016 en la misma fecha.

Mapa 1. Accidentalidad en carretera a 24 horas en España por comunidad autónoma, a 12 de septiembre de 2017



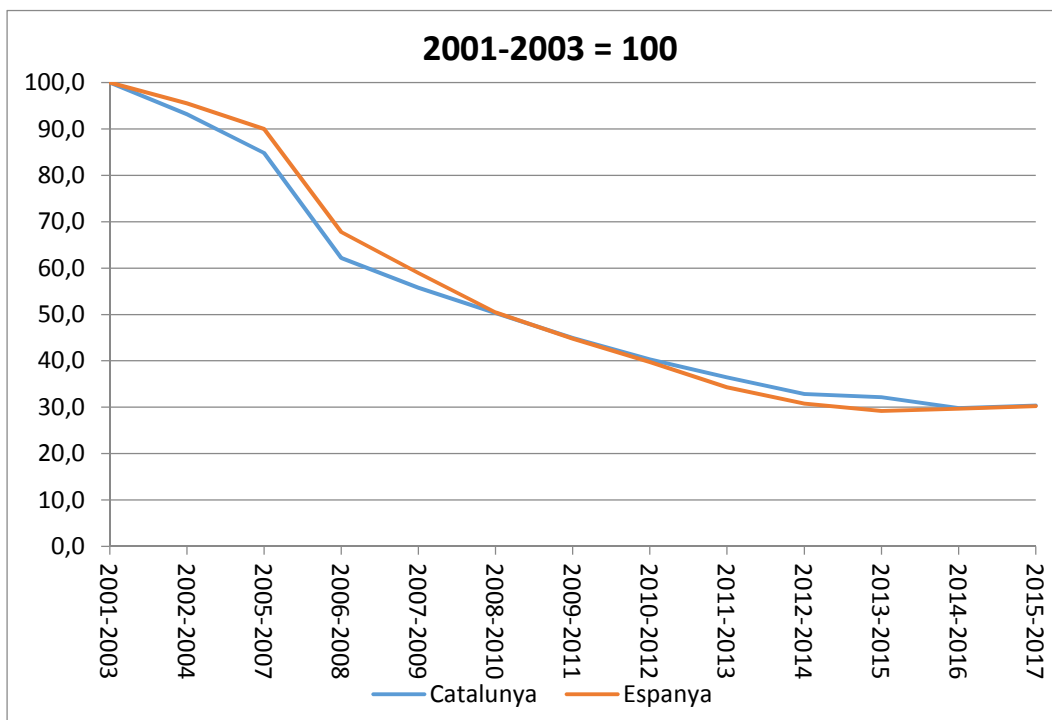
Nota: no incluye los datos de Ceuta (1 accidente, 1 muerto, 1 más que en 2016) y de Melilla (ningún accidente ni muerte, igual que el año pasado). Debajo de la cifra de muertos está la variación respecto al año 2016 y entre paréntesis el % que representa esta variación.

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Además, los datos sobre Cataluña contrastan con la suma del resto de comunidades autónomas. Si descontamos los muertos producidos en carreteras catalanas del total español, vemos que la reducción tanto de los accidentes como del número de víctimas mortales en el resto de comunidades autónomas estaría alrededor del 0,6 a 0,4%. En definitiva, en el conjunto de España, después de sumar los muertos en Cataluña, ha habido hasta el momento de cerrar esta edición 740 accidentes, en los que han perdido la vida 827 personas, que significan una reducción de la siniestralidad del 1% para los accidentes y del 2% para las víctimas mortales. Cataluña, sin embargo, no está sola en este aumento de la siniestralidad: en número de accidentes la acompañan Madrid (17 más que en el año anterior), Andalucía (15 más), Aragón (12), La Rioja (6 más), Canarias (5), Castilla y León (2), Asturias, Castilla-La Mancha, País Vasco y Ceuta (1 accidente mortal más cada una). También Madrid, Aragón y Andalucía encabezan las comunidades que presentan más muertes que en el pasado año (18, 11 y 11, respectivamente), mientras que, por el efecto estadístico de los dos accidentes anteriormente mencionados, Cataluña pasa a ser de las comunidades que presentan un saldo negativo.

Nuevamente, los resultados de la siniestralidad mortal en carretera de este año, tanto en Cataluña como en otras comunidades autónomas o, incluso, en el total español, con un decremento relativamente moderado, ponen de manifiesto la posibilidad de una parada en seco de las grandes tasas de reducción que se habían producido desde el periodo 2006-2008, con la entrada en vigor del permiso por puntos y la puesta en marcha de otros instrumentos legislativos. Durante casi una década, entre 2006 y 2015, las tasas de variación se han mantenido con signo negativo, y durante mucho tiempo se han producido reducciones medias iguales o superiores al 10%. Pero en el Gráfico 1 se observa una caída drástica de la tasa de variación a partir del periodo 2013-2015, durante el cual no solo se produce un estancamiento, sino que se apunta una ligera remontada en el número de accidentes mortales. Un fenómeno que en Cataluña ha llegado, con retraso, pero ha llegado. En definitiva, las medias móviles del Gráfico 1 –que suavizan las fluctuaciones– indican la posibilidad de que exista un cambio de tendencia en la evolución de la siniestralidad en carretera.

Gráfico 1. Evolución del número de accidentes mortales en Cataluña y en España 2001 hasta 2017 (media de tres años del número de accidentes mortales, 2001-2003 = 100)



Nota: para 2017 hemos estimado una variación en el número de accidentes a partir de la tasa de variación que existía a 12 de septiembre de 2017 respecto al mismo período del año anterior.

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT y del SCT.

Con la situación de la accidentalidad que conocemos a fecha de hoy, es bastante probable que los guionistas del *spot* publicitario al que nos hemos referido cambiarían su inicio. Los datos de este año en Cataluña no invitan al optimismo. En el resto de España, a pesar de tener un signo contrario al catalán, la reducción es suficientemente moderada como para que pueda haber un cambio antes de fin de año. Los datos del Gráfico 1, sin embargo, nos avisan de que este no es un fenómeno coyuntural y que se ha roto la tendencia reduccionista que ha habido hasta el año 2013. No se trata de crear alarmismos, sino de disponer de la información que nos permita a todos, usuarios y administraciones, tomar conciencia de la situación, con el fin de implantar los mecanismos que permitan retomar el camino iniciado hace aproximadamente una década. En este sentido, vemos muy necesario dotarse de un nuevo impulso de medidas como las propuestas por el RACC en el documento *20 medidas para el 2020* (<http://fundacion.racc.es/informes-y-estudios/seguridad-vial/personas/informe.-20-medidas-para-el-2020>).